Deutscher Bundestag
5. Wahlperiode

Drucksache V/3280

Bundesrepublik Deutschland
Der Bundeskanzler
III/1 — 68070 — 5957/68

Bonn, den 27. September 1968

An den Herrn
Präsidenten des Deutschen Bundestages

Betr.: Unterrichtung der gesetzgebenden Körperschaften gemäß Artikel 2 des Gesetzes zu den Gründungsverträgen der Europäischen Gemeinschaften
hier: Rechtsangleichung in der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft

Gemäß Artikel 2 Satz 2 des Gesetzes zu den Verträgen vom 25. März 1957 zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft (EWG) und der Europäischen Atomgemeinschaft (EAG) vom 27. Juli 1957 übersende ich als Anlage die Vorschläge der Kommission der Europäischen Gemeinschaften für

eine Richtlinie des Rates für die Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über gewisse Ausrüstungen und Merkmale von Kraftfahrzeugen
Rückspiegel; Sichtfeld; Scheibenwischer; Scheibenwascher

eine Richtlinie des Rates für die Angleichung der Rechts- und Verwaltungsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Steckvorrichtungen an Kraftfahrzeugen für den Anschluß der Beleuchtungs- und Lichtsignaleinrichtungen des Anhängers

eine Richtlinie des Rates für die Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Vorrichtungen für Schallzeichen von Kraftfahrzeugen.

Diese Vorschläge sind mit Schreiben des Herrn Präsidenten der Kommission der Europäischen Gemeinschaften vom 5. August 1968 dem Herrn Präsidenten des Rates der Europäischen Gemeinschaften übermittelt worden.

Die Anhörung des Europäischen Parlaments und des Wirtschafts- und Sozialausschusses zu den genannten Kommissionsvorschlägen ist vorgesehen.

Der Zeitpunkt der endgültigen Beschlußfassung durch den Rat ist noch nicht abzusehen.

Zur Information wird gleichzeitig die von der Kommission der Europäischen Gemeinschaften zu ihren Vorschlägen übermittelte Begründung beigefügt.

Der Stellvertreter des Bundeskanzlers

Brandt

Druck: Bonner Universitäts-Buchdruckerei, 53 Bonn
Alleinvertrieb: Dr. Hans Heger, 532 Bad Godesberg, Postfach 821, Goethestraße 54, Tel. 6 35 51

Vorschlag einer Richtlinie des Rates für die Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über gewisse Ausrüstungen und Merkmale von Kraftfahrzeugen Rückspiegel; Sichtfeld; Scheibenwischer; Scheibenwascher

DER RAT DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft, insbesondere auf Artikel 100,

auf die Richtlinie des Rats vom . . . zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Betriebserlaubnis von Kraftfahrzeugen und ihren Anhängern,

auf Vorschlag der Kommission,

nach Stellungnahme des Europäischen Parlaments,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses und

in Erwägung nachstehender Gründe:

Die technischen Vorschriften, denen die Kraftfahrzeuge nach den nationalen Rechtsvorschriften genügen müssen, betreffen unter anderem auch den Rückspiegel, das Sichtfeld, den Scheibenwischer und den Scheibenwascher.

Diese Vorschriften sind von Mitgliedstaat zu Mitgliedstaat verschieden; hieraus ergibt sich die Notwendigkeit ihrer Harmonisierung, vor allem um für jeden Fahrzeugtyp das EWG-Betriebserlaubnisverfahren einführen zu können, wie es in der Richtlinie vom . . . behandelt ist —

HAT FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

Als Fahrzeuge im Sinne dieser Richtlinie gelten alle am Straßenverkehr teilnehmenden Kraftfahrzeuge mit Aufbau, mit mindestens vier Rädern und einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 25 km/h.

Artikel 2

Kein Mitgliedstaat darf den Verkauf, die Zulassung, die Inbetriebnahme oder die Benutzung eines Fahrzeugs aus Gründen betreffend die Rückspiegel, das Sichtfeld, den Scheibenwischer und den Scheibenwascher verweigern oder verbieten, wenn diese den im Anhang dieser Richtlinie festgelegten technischen Vorschriften entsprechen.

Artikel 3

Kein Mitgliedstaat darf die EWG-Betriebserlaubnis eines Fahrzeugs aus Gründen betreffend die Rückspiegel, das Sichtfeld, den Scheibenwischer und den Scheibenwascher versagen, wenn diese den im Anhang festgelegten technischen Vorschriften entsprechen.

Artikel 4

1. Die Mitgliedstaaten setzen die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft, um dieser Richtlinie binnen 18 Monaten nach ihrer Bekanntgabe nachzukommen und unterrichten die Kommission unverzüglich hiervon.

2. Nach Bekanntgabe dieser Richtlinie unterrichten die Mitgliedstaaten die Kommission von allen Entwürfen späterer Rechts- oder Verwaltungsvorschriften, die sie auf dem von dieser Richtlinie erfaßten Gebiet zu erlassen beabsichtigen, so rechtzeitig, daß diese sich hierzu äußern kann.

Artikel 5

Die Mitgliedstaaten dürfen die bestehende Regelung erst drei Jahre nach Veröffentlichung dieser Richtlinie im Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften außer Kraft setzen, um nur die dieser Richtlinie gemäßen Bestimmungen in Kraft zu lassen.

Artikel 6

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Anhang zum Vorschlag einer Richtlinie für die Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über gewisse Ausrüstungen und Merkmale von Kraftfahrzeugen

Rückspiegel, Sichtfeld, Scheibenwischer, Scheibenwascher

I. **Rückspiegel**

I.1. **Definitionen**

I.1.1. Unter „Rückspiegel" ist eine Vorrichtung zu verstehen, die innerhalb eines Sichtfeldes, das unter Punkt I. 3. 5. geometrisch definiert ist und in annehmbaren Grenzen weder durch Fahrzeugteile noch durch die Insassen des Fahrzeugs verdeckt werden darf, eine deutliche Sicht nach rückwärts in annähernd natürlicher Größe gewährleistet.

I.1.2. „Innenspiegel" sind Vorrichtungen gemäß Punkt I.1.1., die im Fahrzeuginnern angebracht sind.

I.1.3. „Außenspiegel" sind Vorrichtungen gemäß Punkt I.1.1., die an einen äußeren Fahrzeugteil angebracht sind.

I.1.4. Als „Augenpunkt des Führers" gilt ein Punkt, der sich 635 mm senkrecht über dem Punkt H einer dreidimensionalen Puppe befindet, die den Führersitz in seiner hintersten Stellung einnimmt. Der Punkt H ist in Kapitel V dieses Anhangs enthalten.

I.2. **Bauvorschriften**

I.2.1. **Eigenschaften**

I.2.1.1. Innenspiegel und deren etwa vorhandene Schutzfassung dürfen keine gefährlichen Unebenheiten oder scharfe Kanten aufweisen.

I.2.1.2. Außenspiegel sowie deren Stützen und Befestigungseinrichtungen dürfen nach vorn keine Spitzen, scharfe Ränder und Kanten aufweisen bzw. irgendwelche sonstigen gefährlichen Formen haben.

I.2.2. **Abmessungen**

Alle Rückspiegel für Fahrzeuge mit einer Länge bis zu 6 m müssen eine spiegelnde Fläche von mindestens 60 cm^2 aufweisen; bei anderen Fahrzeugen müssen die Außenspiegel eine reflektierende Fläche von mindestens 150 cm^2 bei Konvexspiegeln bzw. 300 cm^2 bei Planspiegeln aufweisen.

I.2.3. **Spiegelnde Fläche und Reflexion**

I.2.3.1. Die spiegelnde Fläche muß unter allen Witterungseinflüssen und Beanspruchungen ihre Eigenschaften behalten. Sie muß plan oder leicht konvex sein; der Krümmungshalbmesser muß mindestens 1200 mm betragen.

I.2.3.2. Der Reflexionsbeiwert der spiegelnden Fläche darf nicht niedriger sein als 80 %.

I.2.3.3. Bei Spiegeln mit veränderlicher Stellung darf der Reflexionsbeiwert in der Nachtfahrstellung nicht niedriger sein als 4 %.

I.2.4. **Farbe**

I.2.4.1. Rückspiegel müssen so beschaffen sein, daß sie Farben und farbiges Licht unverfälscht wiedergeben.

I.3. **Einbauvorschriften**

I.3.1. **Allgemeines**

I.3.1.1. Rückspiegel sind am Fahrzeug fest anzubringen und müssen einstellbar sein; sie müssen so konstruiert sein, daß sie auch bei den normalen Erschütterungen des Fahrzeugs ihre Lage beibehalten.

I.3.2. **Anzahl**

I.3.2.1. Jedes Fahrzeug muß mit einem Innenspiegel und einem Außenspiegel, der an der linken Fahrzeugseite angebracht ist, ausgerüstet sein.

I.3.2.2. Werden die unter Punkt I.3.5.1. festgelegten Anforderungen für das Sichtfeld des Innenspiegels nicht erfüllt, sind zwei Außenspiegel erforderlich, von denen je einer an der linken und an der rechten Fahrzeugseite anzubringen ist.

I.3.3. **Anbringungsort**

I.3.3.1. Die Rückspiegel sind so anzubringen, daß der Führer von seinem Sitz aus in normaler Haltung die Fahrbahn hinter dem Fahrzeug oder dem Anhänger übersehen kann. Die Sicht des Führers auf vorgeschriebene Außenspiegel darf nicht durch ungewischte Teile der Windschutzscheibe verdeckt sein.

I.3.3.2. Bei Fahrzeugen mit Linkslenkung ist der vorgeschriebene Außenspiegel auf der linken Fahrzeugseite so anzubringen, daß die senkrechte Ebene durch die Spiegelmitte und durch den Augenpunkt mit der senkrechten Ebene durch die Fahrzeuglängsachse keinen Winkel von mehr als 50 Grad bildet.

I.3.3.3. Rückspiegel müssen so wenig wie möglich über den Umriß des Fahrzeugs hinausragen; Rückspiegel, die über den äußeren Fahrzeugumriß hinausragen, müssen so beschaffen sein, daß sie unter einem leichten Druck in beiden Richtungen nachgeben und sich in den Fahrzeugumriß einfügen können.

I.3.4. **Einstellung**

I.3.4.1. Rückspiegel müssen sowohl in senkrechter als auch in waagerechter Richtung einstellbar sein.

I.3.4.2. Die Einstellung des Innenspiegels und des Außenspiegels auf der Führerseite muß durch den Führer vom Führersitz aus möglich sein.

I.3.5. **Sichtfeld**

I.3.5.1. Innenspiegel

I.3.5.1.1. Bei leerem Fahrzeug muß das Sichtfeld nach hinten so beschaffen sein, daß der Führer eine ebene Fläche, in einer Breite von 7 m, vom Horizont bis zu einer Entfernung von 20 m, vom Spiegel aus gemessen, übersehen kann (Abbildung 1).

I.3.5.2. Außenspiegel

I.3.5.2.1. Auf der Seite, auf der der Außenspiegel angebracht ist, muß eine ebene Fläche, auf der das Fahrzeug steht, in einer Breite von 2,50 m bis zum Horizont zu übersehen sein, und zwar beginnend 10 m hinter dem Augenpunkt (Abbildung 2). Die Breite wird gemessen von der das Fahrzeug auf dieser Seite begrenzenden und zur Fahrzeuglängsachse parallel laufenden senkrechten Ebene.

Abbildung 1

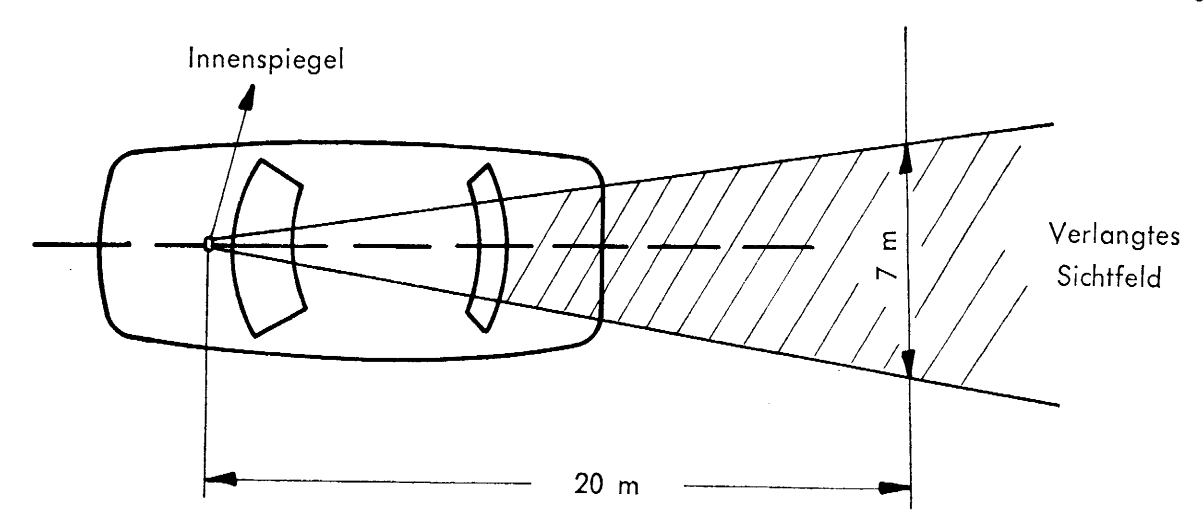
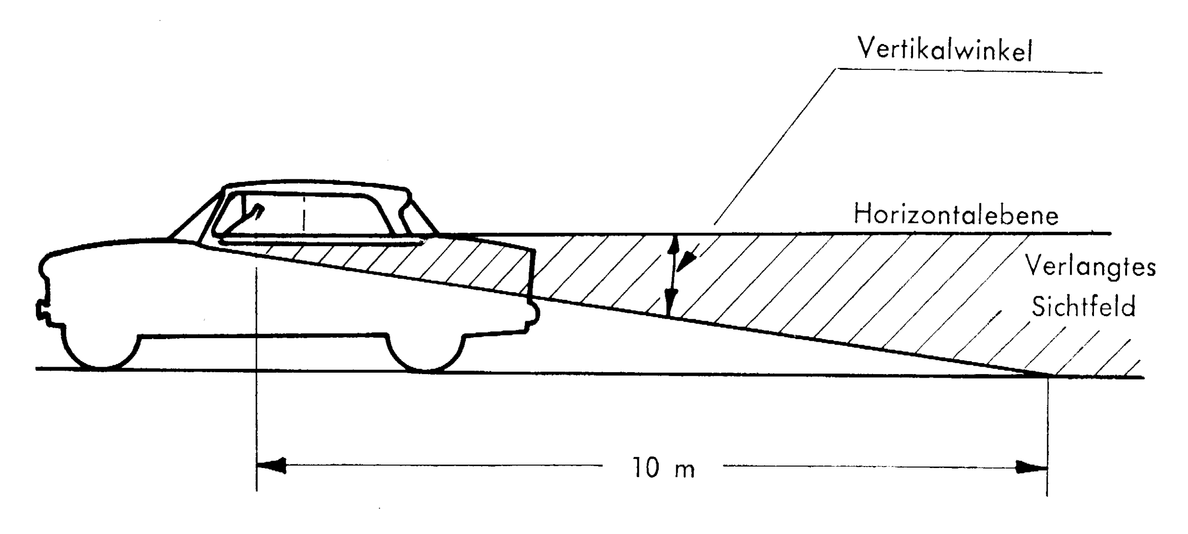
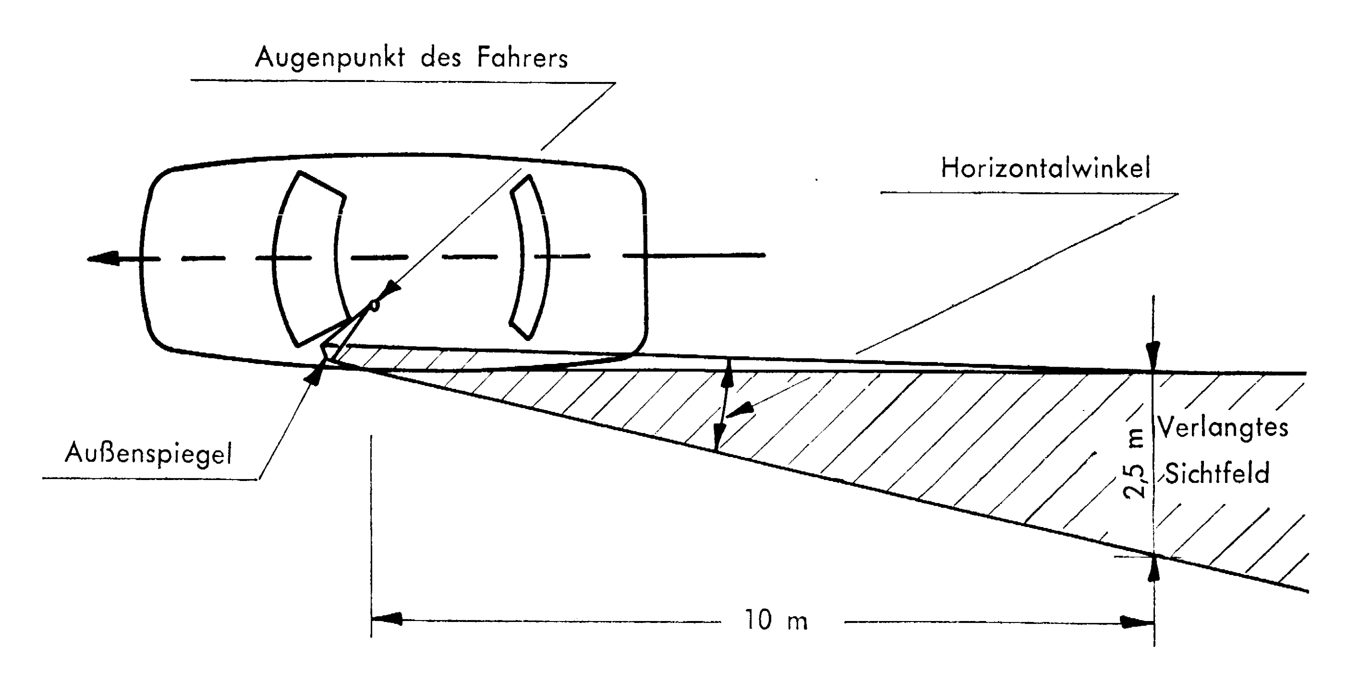


Abbildung 2





II. **Sichtfeld**

II.1. **Gegenstand und Geltungsbereich**

In den folgenden Vorschriften wird der Mindestbereich festgesetzt, der bei Regenwetter auf der Windschutzscheibe freizuhalten ist, sowie die maximal zulässige Sichtbehinderung des vom Fahrzeugführer auf der Fahrbahn eingesehenen Sichtfeldes durch das Fahrzeug selbst.

II.2. **Geltungsbereich**

Diese Vorschriften beziehen sich auf Fahrzeuge mit Linkslenkung.

II.3. **Definitionen**

II.3.1. Augenpunkt

Unter „Augenpunkt" ist die konventionell vereinbarte Stellung der Augen des Fahrers zu verstehen. Der Augenpunkt liegt in 635 mm Höhe senkrecht über dem in Kapitel V dieses Anhangs definierten Punkt H, in der senkrechten Längsebene durch den Mittelpunkt der Lenkvorrichtung. Geht diese Ebene nicht durch den scheinbaren Mittelpunkt des Fahrersitzes, so ist eine entsprechende Änderung der seitlichen Lage dieser Ebene vorzunehmen.

II.3.2. Bezugsfeld

Unter „Bezugsfeld" ist derjenige Bereich der Außenfläche der Windschutzscheibe zu verstehen, der durch den Schnitt derselben mit den nachstehend definierten vier Ebenen gebildet wird, nämlich:

II.3.2.1. durch zwei Vertikalebenen, die man dadurch erhält, daß man die senkrechte Längsebene durch den Augenpunkt um eine Vertikalachse durch diesen in der Weise dreht, daß deren Projektion nach vorn um 56° nach rechts, und um 18° nach links bewegt wird,

II.3.2.2. durch zwei Ebenen, die man durch eine Drehung der waagerechten Ebene durch den Augenpunkt um eine waagerechte Querachse durch diesen in der Weise erhält, daß deren Projektion nach vorn um 10° nach oben, und um 5° nach unten bewegt wird.

II.3.3. Sichtfeld

Unter „Sichtfeld" ist die Gesamtheit aller Richtungen zu verstehen, in denen die Sicht des Fahrers durch keinen Fahrzeugteil behindert ist.

II.3.4. Sichthalbkreis

Als „Sichthalbkreis" gilt der Halbkreis, den man dadurch erhält, daß man auf einer ebenen Fläche der Fahrbahn einen Kreis von 12 m Halbmesser um einen auf der Fahrbahn senkrecht unter dem Augenpunkt des Fahrers befindlichen Punkt zeichnet. Dieser Kreis wird von dem zur Längsachse des Fahrzeugs lotrecht verlaufenden Durchmesser geschnitten und hierbei der vordere Halbkreis in Betracht gezogen.

II.3.5. Verdeckungen

II.3.5.1. Unter „Verdeckungen" sind die Teile der Fahrbahnoberfläche zu verstehen, die vom Augenpunkt nicht eingesehen werden können.

Zur Ermittlung der Verdeckungen muß das Gewicht des Fahrzeugs dem Gewicht der Zugmaschine in betriebsbereitem Zustand einschließlich 75 kg Fahrergewicht, jedoch ohne weitere Insassen und ohne Zuladung entsprechen.

II.3.5.2. Unter „Sichtbehinderung" versteht man die Behinderung der Sicht durch Bauteile wie z. B. Türpfosten; sie entspricht der Länge des Sektors auf dem Sichthalbkreis, der bei beidäugiger Sicht (Augenabstand 65 mm) verdeckt wird. Damit ergibt sich:

Sichtbehinderung $\frac{b - 65}{a}$ x 12 000 mm, wobei

a die Entfernung in mm zwischen dem sichtbehindernden Gegenstand und dem Augenpunkt ist, gemessen auf der Sichtlinie durch den Mittelpunkt dieses Objektes in Richtung des Halbmessers des Sichtkreises,

b die Breite des sichtbehindernden Gegenstandes, gemessen in mm längs einer waagerechten Linie, die lotrecht zu der Linie verläuft, auf der a gemessen ist.

II.3.6. Wirkungsbereich der Scheibenwischer

Unter „Wirkungsbereich der Scheibenwischer" ist derjenige Bereich auf der Außenfläche der Windschutzscheibe zu verstehen, der von den Scheibenwischern und Scheibenwaschers gesäubert wird.

II.4. Geforderte Abmessungen für Windschutzscheiben

Der nutzbare durchsichtige Bereich der Windschutzscheibe muß die Grenzen des Bezugsfelds um mindestens 25 mm überschreiten.

II.5. Gefordertes Sichtfeld

II.5.1. Die verdeckten Zonen innerhalb des Sichthalbkreises sind nicht in Betracht zu ziehen.

II.5.2. Die Verdeckungen außerhalb des Sichthalbkreises sind bezüglich ihrer jeweiligen Abmessungen auf eine maximale Sichtbehinderung (gemäß Punkt II.3.5.2.) von 600 mm zu begrenzen. Negative Werte werden für die Sichtbehinderung außer Betracht gelassen.

II.5.3. Außerhalb des Sichthalbkreises dürfen nicht mehr als insgesamt 5 Verdeckungen vorhanden sein. Sichtbehinderungen durch die vorgeschriebenen Rückspiegel können im allgemeinen unberücksichtigt bleiben.

II.6. Anforderungen an den Wirkungsbereich der Scheibenwischer

Der Wirkungsbereich der Scheibenwischer muß 80 % des Bezugsfeldes überdecken.

III. Scheibenwischer

III.1. Die Windschutzscheibe muß mindestens einen Scheibenwischer aufweisen, der ohne beständige Betätigung vom Führer funktioniert und dessen Wirkungsbereich, Leistung und Spielzahl ausreichend sind, damit der Fahrer von seinem Sitz aus die Fahrbahn deutlich sehen kann.

IV. **Scheibenwascher**

Das Fahrzeug ist mit einem Scheibenwascher zu versehen, der die Windschutzscheibe bedient.

V. **Ermittlung des Punktes H**

V.1. Definition

Der Punkt „H" charakterisiert die Stellung eines Insassen im Fahrzeuginnern; er ist der Berührungspunkt der theoretischen Drehachse zwischen Bein und Körper einer einen menschlichen Körper darstellenden Puppe, mit einer vertikalen Längsebene.

V.2. Ermittlung des Punktes H

V.2.1. Für jeden vom Hersteller vorgesehenen Sitzplatz wird ein Punkt H ermittelt. Sind die Sitze ein und derselben Sitzbank als gleich anzusehen (Bank mit einheitlichen Sitzen, gleiche Ausführung der Sitze usw.), so wird der Punkt H nur für eine Reihe ermittelt, indem die Puppe an dem für die Sitzreihe charakteristischen Platz gesetzt wird. Dieser Platz ist:

V.2.1.1. für die vordere Sitzreihe der Fahrersitz,

V.2.1.2. für die hinteren Sitzreihen ein äußerer Sitz.

V.2.2. Bei jeder Ermittlung des Punktes H muß sich der betreffende Sitz in der hintersten Stellung befinden, wobei die Rückenlehne, falls sie verstellbar ist, annähernd senkrecht gestellt wird.

V.3. Charakteristische Daten der Puppe

V.3.1. Es wird eine dreidimensionale Puppe verwendet, deren Gewicht und Umriß einem Erwachsenen mittlerer Größe entsprechen. Die Puppe ist in den Abbildungen 1 und 2 dargestellt.

V.3.2. Die Puppe besteht:

V.3.2.1. aus zwei Elementen, die jeweils den Rücken und die Sitzfläche des Körpers darstellen und um eine Achse drehbar sind, die die Drehachse zwischen Körper und Schenkel darstellt. Der Durchstoßpunkt dieser Achse auf einer Seite der Puppe wird als Punkt H bezeichnet;

V.3.2.2. aus zwei die Beine darstellenden Elementen, die gegenüber der Sitzflächen-Nachbildung drehbar sind;

V.3.2.3. aus zwei die Füße darstellenden Elementen, die mit den Beinen über Gelenke, die die Knöchelgelenke andeuten sollen, verbunden sind;

V.3.2.4. ferner aus einem Element, das die Sitzfläche darstellt und mit einer Libelle versehen ist, mit der man die Querlage überprüfen kann.

V.3.3. An geeigneten Punkten, die jeweils die Schwerpunkte der einzelnen Körperteile darstellen, werden Massen angebracht, die den verschiedenen Körperteilen entsprechen, und zwar bis zu einem gesamten Puppengewicht von etwa 75 kg. Die verschiedenen Maße sind in der in Abbildung 2 wiedergegebenen Tabelle im einzelnen aufgeführt.

V.4. Aufsetzen der Puppe auf den Sitz

Das Aufsetzen der dreidimensionalen Puppe wird in folgender Weise vorgenommen:

V.4.1. Das Fahrzeug wird auf eine waagerechte Ebene gestellt und die Sitze nach Vorschrift von Punkt V.2.2. eingestellt;

V.4.2. Die Sitze werden mit einem geeigneten Stoff überzogen, um das Aufsetzen der Puppe zu erleichtern;

V.4.3. Die Puppe wird an dem betreffenden Platz aufgesetzt;

V.4.4. Die Füße der Puppe werden folgendermaßen gestellt:

V.4.4.1. In der Stellung des Fahrzeugführers wird der rechte Fuß auf den Gashebel in Ruhestellung aufgesetzt und der linke Fuß so gestellt, daß die zur Prüfung der Querlage der Sitzfläche vorhandene Libelle in waagerechter Stellung einspielt;

V.4.4.2. Bei den hinteren Sitzplätzen werden die Füße der Puppe jeweils so gestellt, daß sie möglichst mit den vorderen Sitzen in Berührung kommen. Liegen hierbei die Füße auf verschieden hohen Teilen des Fußbodens auf, so dient der Fuß, der zuerst mit dem Vordersitz in Berührung kommt, als Bezugsmaß, während der andere Fuß so gestellt wird, daß die zur Einstellung der Querlage der Sitzfläche dienende Libelle in waagerechter Stellung einspielt.

V.4.4.3. Zur Ermittlung des Punktes H eines mittleren Sitzes werden die Füße zu beiden Seiten des Kardanrohres aufgesetzt.

V.4.5. Auflegen der Massen auf die Schenkelpartien, Wiederherstellung der waagerechten Lage der Sitzfläche und Aufsetzen der Massen auf das die Sitzfläche darstellende Element.

V.4.6. Durch Betätigen des Stabes der Kniegelenke wird die Puppe von der Rückenlehne abgesetzt und der Rücken nach vorn gebeugt. Danach wird die Puppe erneut an ihren Platz gesetzt und die Sitzfläche soweit nach hinten geschoben, bis sich ein Wiederstand bemerkbar macht. Danach wird der Rücken der Puppe wieder nach rückwärts aufgerichtet und gegen die Rückenlehne gedrückt.

V.4.7. An der Puppe wird zweimal eine waagerechte Kraft von je etwa 10 kg angebracht. Richtung und Angriffspunkt dieser Kraft sind in Abbildung 2 durch einen schwarzen Pfeil dargestellt.

V.4.8. Die Massen der rechten und linken Seite werden angebracht sowie anschließend die Massen des Oberkörpers. Dabei muß die Querlibelle der Puppe waagerecht gehalten werden.

V.4.9. Unter Beibehaltung der waagerechten Lage der Querlibelle wird der Rücken der Puppe nach vorn gebeugt, bis sich die Massen des Oberkörpers oberhalb des Punktes H befinden, um auf diese Weise jede Reibung an der Rückenlehne auszuschalten.

V.4.10. Nun wird der Rücken der Puppe vorsichtig wieder aufgerichtet und damit die Aufstellung beendet. Die Querlibelle der Puppe muß waagerecht einspielen. Ist dies nicht der Fall, so muß erneut wie vorstehend vorgegangen werden.

V.5. Ergebnisse

V.5.1. Ist die Puppe gemäß Vorschrift von Punkt V.4. aufgesetzt, so gilt als Punkt H des betreffenden Sitzplatzes der auf der Puppe angegebene Punkt H.

V.5.2. Die kartesischen Koordinaten des Punktes H sind jeweils mit einem Fehler zu messen, der 1 mm nicht überschreiten darf. Dasselbe gilt für die Koordinaten genau bestimmter charakteristischer Punkte des Fahrzeuginneren. Die Projektionen dieser Punkte auf die senkrechte Längsebene werden auf ein Schema übertragen.

Teile der dreidimensionalen Puppe

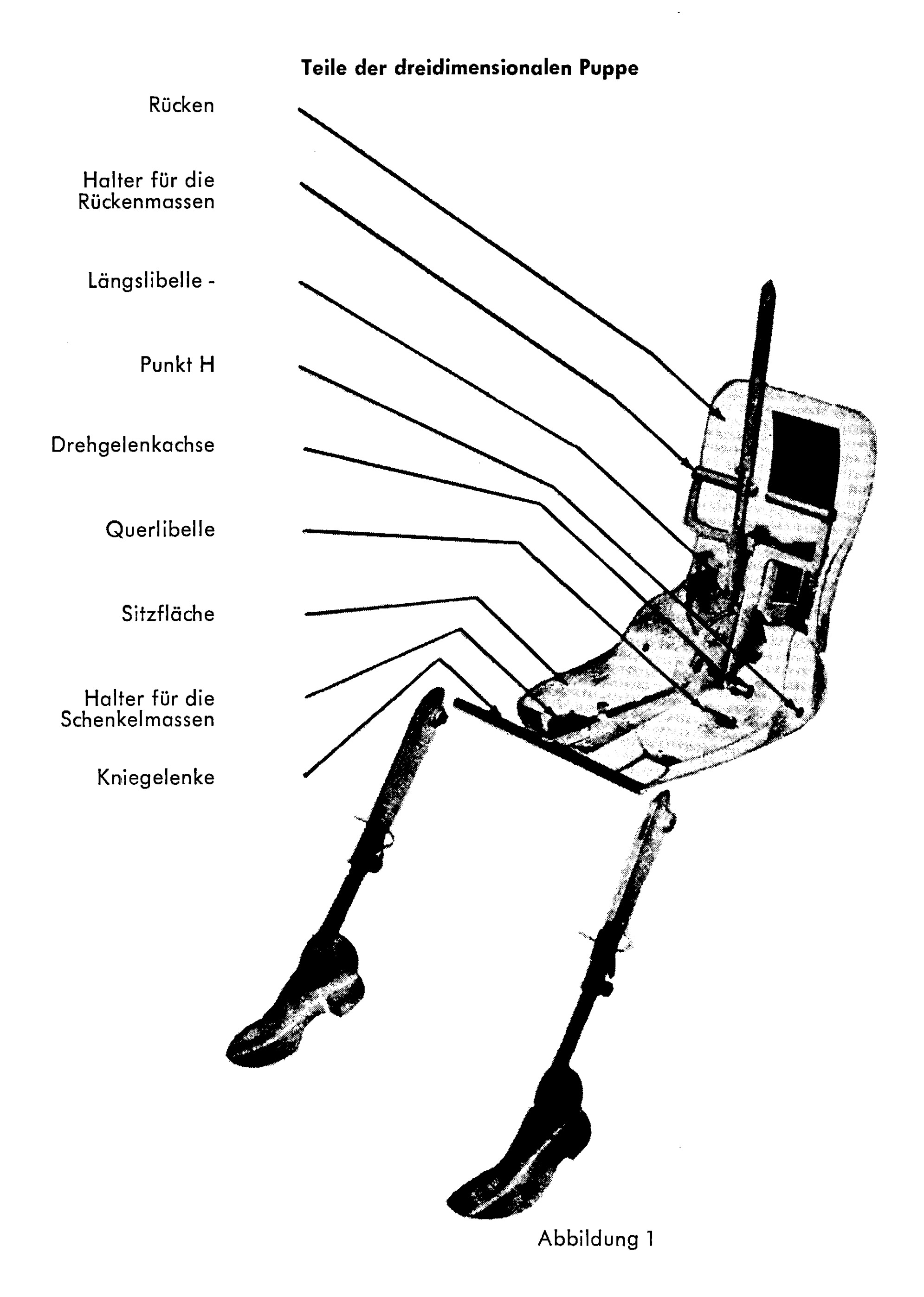


Abbildung 1

Abmessungen der Puppe

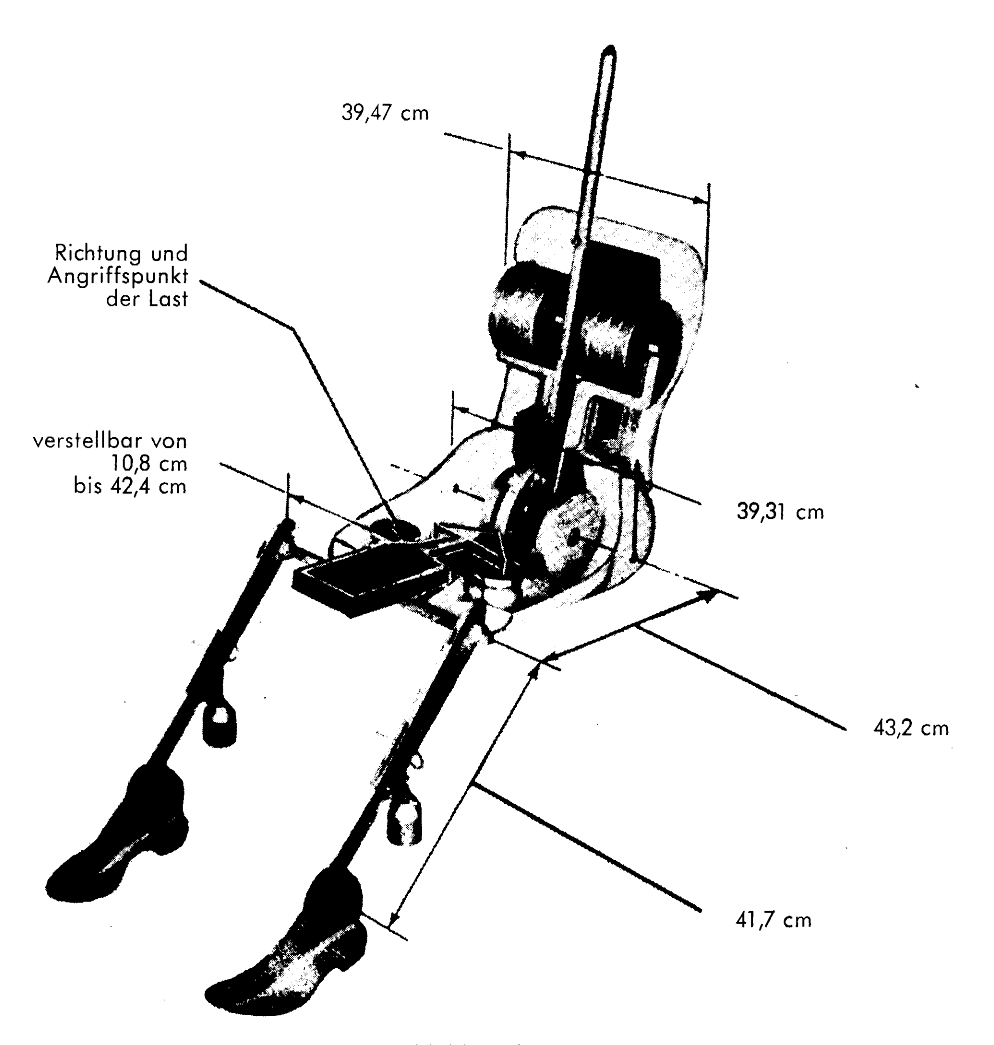


Abbildung 2

Gewicht der Puppe	kg
Elemente zur Nachahmung von Rücken und Sitzfläche	17
Massen des Rückens	32
Massen der Sitzfläche	8
Massen der Schenkel	7
Massen der Beine	13,5
insgesamt . . .	77,5

Vorschlag einer Richtlinie des Rates für die Angleichung der Rechts- und Verwaltungsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Steckvorrichtungen an Kraftfahrzeugen für den Anschluß der Beleuchtungs- und Lichtsignaleinrichtungen des Anhängers

DER RAT DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft, insbesondere auf Artikel 100,

gestützt auf die Richtlinie des Rates vom . . . für die Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Betriebserlaubnis von Kraftfahrzeugen und ihren Anhängern,

auf Vorschlag der Kommission,

nach Stellungnahme des Europäischen Parlaments,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses und

in Erwägung nachstehender Gründe:

Die technischen Vorschriften, denen die Kraftfahrzeuge zur Beförderung von Gütern nach den nationalen Rechtsvorschriften entsprechen müssen, betreffen unter anderem auch den Anschluß für die Beleuchtungs- und Lichtsignaleinrichtungen.

Diese Bestimmungen sind von Mitgliedstaat zu Mitgliedstaat verschieden; hieraus ergibt sich die Notwendigkeit ihrer Harmonisierung, vor allem um für jeden Fahrzeugtyp ein EWG-Betriebserlaubnisverfahren einführen zu können, wie es in der Richtlinie vom . . . behandelt ist —

HAT FOLGENDE RICHTLINIEN ERLASSEN:

Artikel 1

Als Fahrzeuge im Sinne dieser Richtlinie gelten alle mindestens vierrädrigen am Straßenverkehr teilnehmenden Kraftfahrzeuge zur Beförderung von Gütern mit einem Gewicht von über 1 t, mit oder ohne Aufbau und mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 25 km/h sowie ihre Anhänger.

Artikel 2

Die Mitgliedstaaten können den Verkauf, die Zulassung, die Inbetriebnahme oder die Verwendung von Fahrzeugen aus Gründen betreffend den Anschluß für die Beleuchtungs- und Lichtsignaleinrichtungen des Anhängers nicht untersagen oder verbieten, wenn dieser den im Anhang dieser Richtlinie festgelegten Vorschriften entspricht.

Artikel 3

Die Mitgliedstaaten können die EWG-Betriebserlaubnis eines Fahrzeugs aus Gründen betreffend den Anschluß der Beleuchtungs- und Lichtsignaleinrichtungen des Anhängers nicht versagen, falls dieser den im Anhang dieser Richtlinie festgelegten Vorschriften entspricht.

Artikel 4

1. Die Mitgliedstaaten setzen die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft, um dieser Richtlinie binnen 18 Monaten nach ihrer Bekanntgabe nachzukommen und unterrichten die Kommission unverzüglich hiervon.

2. Nach Bekanntgabe dieser Richtlinie unterrichten die Mitgliedstaaten die Kommission von allen Entwürfen späterer Rechts- oder Verwaltungsvorschriften, die sie auf dem von dieser Richtlinie erfaßten Gebiet zu erlassen beabsichtigen, so rechtzeitig, daß diese sich hierzu äußern kann.

Artikel 5

Die Mitgliedstaaten dürfen die bestehende Regelung erst drei Jahre nach Veröffentlichung dieser Richtlinie im Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften außer Kraft setzen, um nur die dieser Richtlinie gemäßen Bestimmungen in Kraft zu lassen.

Artikel 6

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Anhang zum Vorschlag einer Richtlinie betreffend die Angleichung der Rechts- und Verwaltungsvorschriften der Mitgliedstaaten über Steckvorrichtungen an Kraftfahrzeugen für den Anschluß der Beleuchtungs- und Lichtsignaleinrichtungen des Anhängers

I. Allgemeine Vorschriften

I.1. Die elektrische Verbindung zwischen Zugfahrzeug und Anhänger ist mit Hilfe einer mehrpoligen Steckvorrichtung mit sieben Kontakten herzustellen, deren einzelne Funktionen in nachstehender Reihenfolge vorzusehen sind (die Zahlen entsprechen den in Abbildung 1 für Stecker und Grundplatte angegebenen Bezeichnungen):

Nr. 1 Masse

Nr. 2 Schlußleuchte links und Kennzeichenleuchte (sowie seitliche linke Begrenzungsleuchte falls vorhanden)

Nr. 3 Fahrtrichtungsanzeiger links

Nr. 4 Bremsleuchten

Nr. 5 Fahrtrichtungsanzeiger rechts

Nr. 6 rechte Schlußleuchte, Kennzeichenleuchte (sowie seitliche rechte Begrenzungsleuchte wenn vorhanden)

Nr. 7 Reserve

I.2. Der Reservekontakt Nr. 7 darf nicht für Signaleinrichtungen oder andere die Verkehrssicherheit betreffende Geräte verwendet werden, sondern stellt eine Energiequelle für andere auf dem Anhänger befindliche elektrische Geräte dar. Sind zusätzliche Verbindungen für andere Anschlüsse (Überholsignal, Anschluß oder Kontrolle von Klimaanlagen usw.) vorzusehen, so müssen diese mit Hilfe einer anderen Steckvorrichtung in der Weise vorgenommen werden, daß jede Verwechslungsmöglichkeit hinsichtlich Anschluß oder Bedienung ausgeschaltet ist.

I.3. Außerdem muß die unter Paragraph I.1 aufgeführte obligatorische Steckvorrichtung die sonstigen unter Abbildung 2 und 3 aufgeführten Bedingungen erfüllen. Das Verbindungskabel muß eine ausreichende, nicht übermäßige Länge besitzen, damit Zugkräfte und zu scharfe Biegungen vermieden werden, gleichviel, welche Stellung das Zugfahrzeug zum Anhänger unter normalen Verwendungbedingungen einnimmt.

II. Montagevorschriften

II.3. Die zur Gewährleistung der Auswechselbarkeit der Steckvorrichtungen erforderlichen Abmessungen sowie die Bezeichnung der Kontakte sind in Abbildung 1 angegeben.

II.2. Der abnehmbare Stecker muß auf der Grundplatte verriegelt werden können.

II.3. Die zur Sicherstellung eines ausreichenden elektrischen Kontakttes erforderliche Federung ist an den Kontakthülsen der Steckdosen vorzusehen. Der Innendurchmesser dieser Hülsen ist so zu wählen, daß die entsprechenden Steckstifte mit mäßiger Kraft, jedoch unter Sicherstellung eines guten elektrischen Kontakts eingeführt werden können. Der Stift Nr. 1 darf nicht in eine der Hülsen Nr. 2 bis 7 eingeführt werden können.

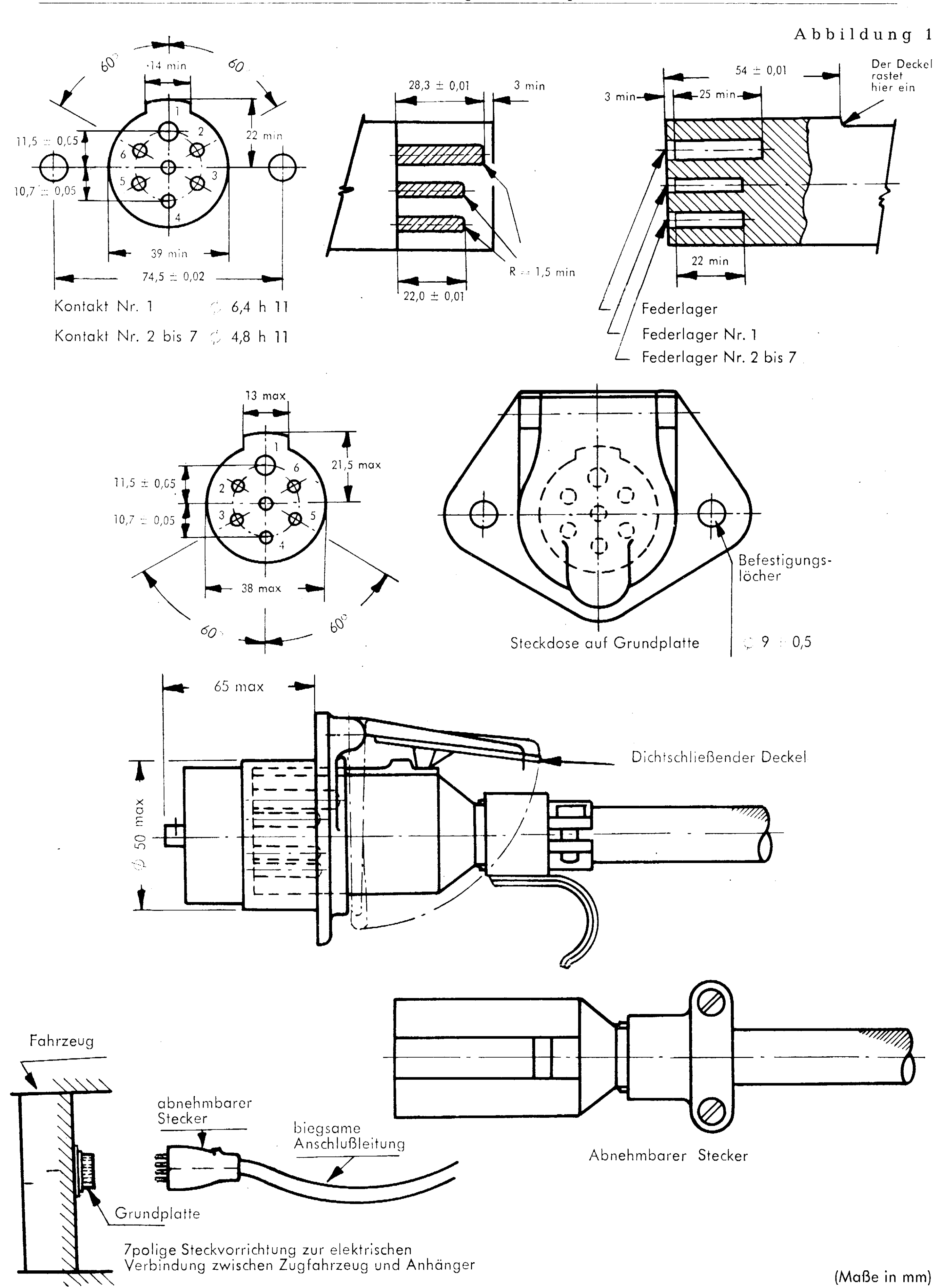
II.4. Die Numerierung der Kontakte in der vorgeschriebenen Reihenfolge ist auf jedem Stecker und auf jeder Grundplatte vorzusehen.

II.5. Im Umkreis um die am Fahrzeug befestigte Grundplatte ist ein gewisser freier Raum zum leichten Anbringen und Abnehmen des Steckers vorzusehen.

II.6. Bei Zügen, die aus Lastwagen und Anhänger bestehen, ist die bewegliche Anschlußleitung am Anhänger zu befestigen und am Zugfahrzeug über die siebenpolige Steckvorrichtung, deren Grundplatte am Zugfahrzeug selbst angebracht ist, anzuschließen.

II.7. Bei den Fahrzeugen ist die bewegliche Verbindungsleitung am Zugfahrzeug anzubringen und am Sattelanhänger über die siebenpolige Steckvorrichtung, deren Grundplatte am Anhänger selbst angebracht ist, anzuschließen.

Abbildung 1

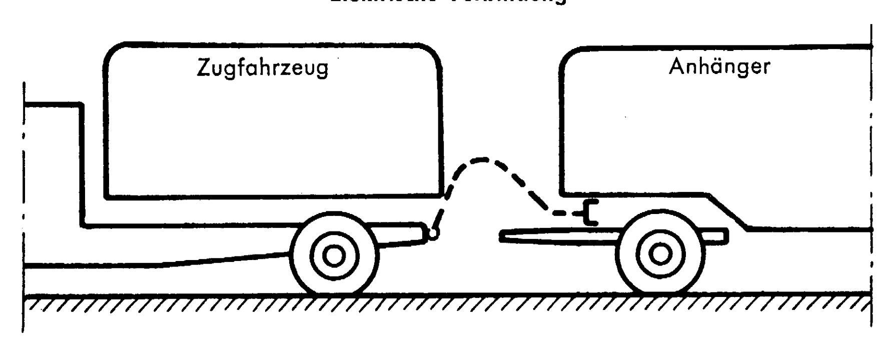


(Maße in mm)

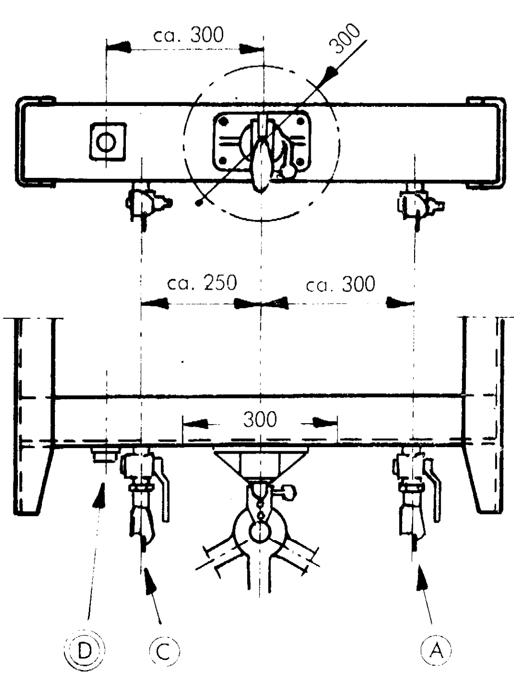
Abbildung 2

Anhänger

Elektrische Verbindung



Traverse des Zugfahrzeugs



Elektrische Verbindung

Mittels beweglicher Anschlußleitung, die am Anhänger befestigt ist und über die 7-polige Steckvorrichtung, deren Grundplatte am Zugfahrzeug angebracht ist, an dieses angeschlossen wird.

A = Speiseleitung

C = Steuerleitung

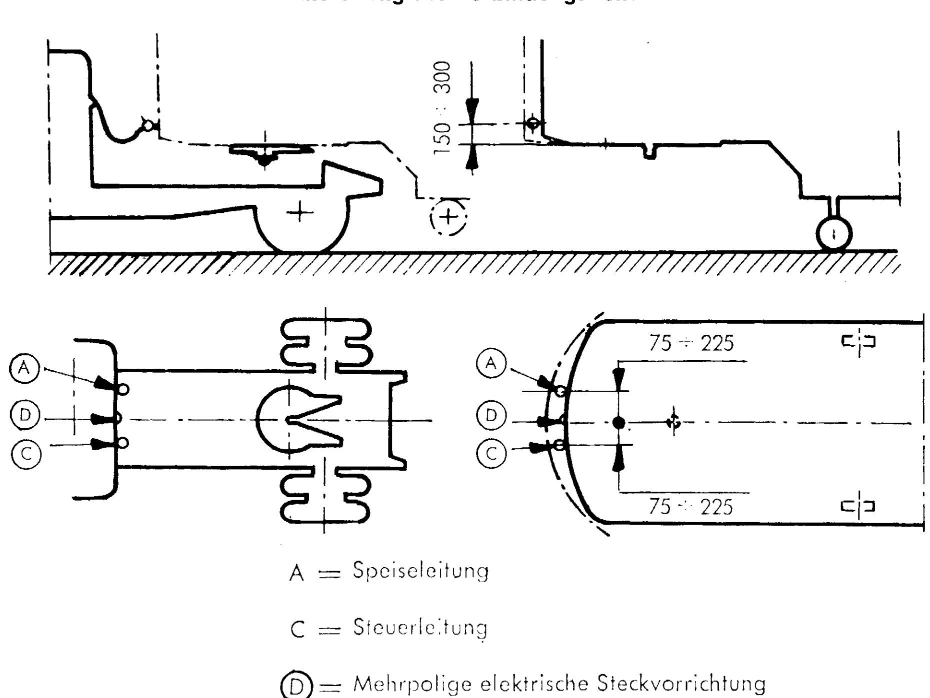
(D) = Mehrpolige elektrische Steckvorrichtung

Abbildung 3

Gelenk-Straßenfahrzeuge

Elektrische Verbindung

Anordnung der Verbindungsstellen



Elektrische Verbindung

Mittels beweglicher Anschlußleitung, die am Zugfahrzeug befestigt ist und über die 7-polige Steckvorrichtung, deren Grundplatte am Sattelanhänger angebracht ist, an diesen angeschlossen wird.

Vorschlag einer Richtlinie des Rates für die Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Vorrichtungen für Schallzeichen von Kraftfahrzeugen

DER RAT DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf die Bestimmungen des Vertrages zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft, insbesondere auf Artikel 100,

auf die Richtlinie des Rats vom . . . zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Betriebserlaubnis von Kraftfahrzeugen und ihren Anhängern,

auf Vorschlag der Kommission,

nach Stellungnahme des Europäischen Parlaments,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses und

in Erwägung nachstehender Gründe:

Die technischen Vorschriften, denen die Kraftfahrzeuge nach den nationalen Rechtsvorschriften genügen müssen, betreffen unter anderem auch die Vorrichtung für Schallzeichen.

Diese Vorschriften sind von Mitgliedstaat zu Mitgliedstaat verschieden; hieraus ergibt sich die Notwendigkeit ihrer Harmonisierung, vor allem um für jeden Fahrzeugtyp das EWG-Betriebserlaubnisverfahren einführen zu können, wie es in der Richtlinie vom . . . behandelt ist.

Die Regelung betreffend Vorrichtungen für Schallzeichen beinhaltet nicht nur Vorschriften für ihre Montage an dem Fahrzeug, sondern auch ihren Bau.

Durch das harmonisierte Verfahren der Bauartgenehmigung für jeden Typ einer Vorrichtung für Schallzeichen kann jeder Mitgliedstaat feststellen, daß den gemeinsamen Vorschriften für den Bau und die Versuche entsprochen würde, und kann die anderen Mitgliedstaaten von dieser Feststellung durch Zusendung einer Abschrift des für jeden Typ einer Vorrichtung für Schallzeichen erstellten Bauartgenehmigungsbogens unterrichten; die Erteilung eines EWG-Prüfzeichens für alle in Übereinstimmung mit dem genehmigten Typ hergestellten Vorrichtungen erübrigt eine technische Kontrolle dieser Vorrichtungen in den anderen Mitgliedstaaten —

HAT FOLGENDE RICHTLINIEN ERLASSEN:

Artikel 1

Als Fahrzeuge im Sinne dieser Richtlinie gelten alle mindestens vierrädrigen am Straßenverkehr teilnehmenden Kraftfahrzeuge mit oder ohne Aufbau und mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 25 km/h sowie ihre Anhänger.

Artikel 2

Kein Mitgliedstaat darf den Verkauf, die Zulassung, die Inbetriebnahme oder die Verwendung eines Fahrzeugs aus Gründen betreffend die Vorrichtung für Schallzeichen untersagen oder verbieten, falls diese mit dem EWG-Prüfzeichen versehen sind und gemäß den in Anhang I zur Richtlinie festgelegten Vorschriften montiert sind.

Artikel 3

Kein Mitgliedstaat darf die EWG-Betriebserlaubnis eines Fahrzeugs aus Gründen betreffend die Vorrichtung für Schallzeichen nicht versagen, falls diese den im Anhang I festgelegten Vorschriften entspricht.

Artikel 4

Ein Mitgliedstaat erteilt auf Antrag die Bauartgenehmigung für jede Bauart einer Vorrichtung, die folgenden Bedingungen entspricht:

a) die Vorrichtungen für Schallzeichen entsprechen den in Anhang I zu dieser Richtlinie vorgesehenen Bauvorschriften und Versuchen;

b) daß dieser Staat in der Lage ist, die Übereinstimmung der Produktion mit dem genehmigten Typ zu überwachen.

Artikel 5

Die Mitgliedstaaten stellen dem Antragsteller für jeden Typ einer Vorrichtung für Schallzeichen, für den sie auf Grund von Artikel 4 EWG-Bauartgenehmigung erteilen, ein Prüfzeichen aus, das dem in Anhang I, Kapitel I zu dieser Richtlinie festgelegten Muster entspricht.

Die Mitgliedstaaten treffen alle sachdienlichen Bestimmungen, um die Verwendung von Prüfzeichen zu verhindern, die zu Verwechslungen zwischen Vorrichtungen für Schallzeichen, für die die Bauartgenehmigung nach Artikel 4 erteilt wurde, und anderen Vorrichtungen führen können.

Artikel 6

Die Mitgliedstaaten können den Verkauf von Vorrichtungen für Schallzeichen nicht aus Gründen ihrer Bau- oder Wirkungsweise untersagen, wenn sie mit dem EWG-Prüfzeichen versehen sind.

Artikel 7

Die zuständigen Behörden eines jeden Mitgliedstaates übermitteln den zuständigen Behörden der anderen Mitgliedstaaten binnen einem Monat Abschriften der Bauartgenehmigungsbögen für jeden Typ einer Vorrichtung für Schallzeichen, für den sie die Bauartgenehmigung erteilen oder versagen.

Artikel 8

1. Stellt der Mitgliedstaat, der die EWG-Bauartgenehmigung erteilt hat, fest, daß mehrere mit demselben Prüfzeichen versehene Vorrichtungen für Schallzeichen nicht mit dem Typ übereinstimmen, für den er die Bauartgenehmigung erteilt hat, so trifft er die notwendigen Maßnahmen, um die Übereinstimmung der Fertigung mit dem genehmigten Typ wiederherzustellen. Die zuständigen Behörden dieses Mitgliedstaates unterrichten diejenigen der anderen Mitgliedstaaten von den getroffenen Maßnahmen, die gegebenenfalls bis zum Widerruf der Bauartgenehmigung gehen können.

Sie treffen die gleichen Maßnahmen, wenn sie von den zuständigen Behörden eines anderen Mitgliedstaates von einer derartigen Nicht-Übereinstimmung unterrichtet werden.

2. Die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten unterrichten sich innerhalb eines Monats gegenseitig vor Entzug einer erteilten Bauartgenehmigung sowie den Gründen hiervon.

3. Bestreitet der Mitgliedstaat, der die EWG-Bauartgenehmigung erteilt hat, das Vorliegen einer solchen Nichtübereinstimmung in den ihm gemeldeten Fällen, so wird die Kommission befaßt; diese beruft daraufhin die von den Mitgliedstaaten ernannten Sachverständigen ein. Erforderlichenfalls empfiehlt sie den betroffenen Mitgliedstaaten geeignete Maßnahmen zur Beilegung des Streitfalles; zuvor kann sie einen oder mehrere Mitgliedstaaten mit der Erstellung eines Gutachtens beauftragen.

Artikel 9

Jeder in Anwendung dieser Richtlinie getroffene individuelle Verwaltungsakt, durch den eine EWG-Bauartgenehmigung versagt oder entzogen wird, ein Verkaufs- oder Benutzungsverbot ausgesprochen wird, wird genau begründet. Er wird dem Beteiligten unter Angabe der in den Mitgliedstaaten gesetzlich zulässigen Rechtsmittel und der Frist, innerhalb welcher die Rechtsmittel einzulegen sind, mitgeteilt.

Artikel 10

1. Die Mitgliedstaaten setzen die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft, um dieser Richtlinie binnen 18 Monaten nach ihrer Bekanntgabe nachzukommen, und unterrichten die Kommission unverzüglich hiervon.

2. Nach Bekanntgabe dieser Richtlinie unterrichten die Mitgliedstaaten die Kommission von allen Entwürfen späterer Rechts- oder Verwaltungsvorschriften, die sie auf dem von dieser Richtlinie erfaßten Gebiet zu erlassen beabsichtigen, so rechtzeitig, daß diese sich hierzu äußern kann.

Artikel 11

Die Mitgliedstaaten dürfen die bestehende Regelung erst drei Jahre nach Veröffentlichung dieser Richtlinie im Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften außer Kraft setzen, um nur die dieser Richtlinie gemäßen Bestimmungen in Kraft zu lassen.

Artikel 12

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Anhang I
zum Vorschlag einer Richtlinie für die Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Vorrichtungen für Schallzeichen von Kraftfahrzeugen

I. EWG-Bauartgenehmigung für einen Typ einer Vorrichtung von Schallzeichen

I.1. Die Vorrichtung für Schallzeichen muß einen gleichbleibenden Klang erzeugen.

I.2. Die akustischen Merkmale (spektrale Verteilung der Schallenergie, Höhe des Schalldrucks) sowie die mechanischen Eigenschaften müssen der Reihe nach folgenden Prüfungen genügen:

I.2.1. Messung der Lautstärke

I.2.1.1. Die Vorrichtung wird auf einem freien Platz [1]) oder in einem schalltoten Raum geprüft, wobei das Mikrophon des Meßgerätes in Richtung der mittleren Längsachse der Warnvorrichtung in zwei Meter Abstand vor dieser aufgestellt wird.

I.2.1.2. Die Messungen sind nach der Bewertungskurve A der CEI-Normen (Commission Electronique Internationale) unter Verwendung von Präzisions-Meßgeräten durchzuführen.

I.2.1.3. Die Vorrichtung für Schallzeichen wird je nach Einzelfall an eine Batterieklemmenspannung von 6, 5, 13 oder 26 Volt angeschlossen, was einer Nennspannung von 6, 12 bzw. 24 Volt entspricht.

I.2.1.4. Der Leitungswiderstand einschließlich Klemmen- und Kontaktwiderstände beträgt:

0,05 Ohm bei einer Nennspannung von 6 Volt

0,10 Ohm bei einer Nennspannung von 12 Volt

0,20 Ohm bei einer Nennspannung von 24 Volt.

I.2.1.5. Die Vorrichtung für Schallzeichen ist mit Hilfe der vom Hersteller vorgesehenen Zwischenstücke starr auf einem Sockel zu befestigen, dessen Gewicht mindestens das Zehnfache des Gewichtes der Vorrichtung bzw. mindestens 15 kg beträgt.

I.2.1.6. Unter den vorgenannten Bedingungen darf das Niveau des subjektiven Schalldruckes höchstens 125 dB (A), muß jedoch mindestens 105 dB (A) betragen.

I.2.2. Dauerversuche

---

[1]) Man kann hierfür z. B. einen freien Platz von etwa 50 Meter Radius verwenden, dessen mittlerer Teil auf mindestens 20 Meter Halbmesser praktisch eben ist, aus Beton, Asphalt oder ähnlichem Material besteht und weder mit Pulverschnee, hohem Gras, losem Erdreich oder Asche bedeckt sein darf.
Die Messungen sind bei klarem Wetter und schwachem Wind vorzunehmen. Außer dem mit der Ablesung des Gerätes beauftragten Beobachter dürfen sich keine Personen in der Nähe der Vorrichtung für Schallzeichen oder des Mikrophons aufhalten, da durch die Anwesenheit von Personen in der Nähe der Vorrichtung oder des Mikrophons die Ablesungen des Gerätes merklich beeinflußt werden können. Zeigerausschläge, die offensichtlich nicht mit dem allgemeinen Geräuschpegel zusammenhängen, werden bei der Ablesung nicht berücksichtigt.

I.2.2.1. Bei Anschluß an die vorgesehene Nennspannung ist die Vorrichtung für Schallzeichen 50 000 mal je eine Sekunde lang mit anschließender Pause von 4 Sekunden in Gang zu setzen.

I.2.2.2. Wird die Prüfung in einem schalltoten Raum vorgenommen, so muß dieser ausreichend groß sein, um die durch die Warnvorrichtung entwickelte Wärme während des Dauerversuchs normal abführen zu können.

I.2.2.3. Wird nach 25 000 Betätigungen eine Änderung der Lautstärke gegenüber dem Versuchsbeginn festgestellt, so kann eine Justierung der Vorrichtung vorgenommen werden. Nach 50 000 Betätigungen muß die Vorrichtung, gegebenenfalls nach erneuter Justierung, die unter I.2.1. aufgeführten Prüfbedingungen erfüllen.

I.2.3. Akustische Prüfung

I.2.3.1. Das in 2 m Entfernung von der Vorrichtung für Schallzeichen gemessene akustische Spektrum muß im Frequenzbereich zwischen 1800 und 3550 Hz einen Schalldruck aufweisen, der höher ist als der Schalldruck irgendeiner Schwingungskomponente über 3550 Hz, und auf jeden Fall mindestens 105 dB (A) betragen.

I.2.3.2. Die vorgenannten Anforderungen müssen von einer Vorrichtung für Schallzeichen erfüllt werden, die zuvor der unter I.2.3 beschriebenen Prüfung unterzogen worden ist und an eine Spannung angeschlosesn wird, die zwischen 115 % und 95 % der Nennspannung variiert.

I.2.3.3. Die effektive Spannung muß der Vorschrift unter I.2.1 entsprechen.

I.2.3.4. Der Leitungswiderstand einschließlich Klemmen- und Kontaktwiderstände muß den Vorschriften von Punkt I.2.1. entsprechen.

I.2.3.5. Die zu prüfende Vorrichtung und das Mikrophon befinden sich in gleicher Höhe; das Mikrophon ist in Richtung der mittleren Längsachse der Vorrichtung aufzustellen.

I.2.3.6. Die Vorrichtung für Schallzeichen ist mit den vom Hersteller vorgesehenen Zwischenstücken starr auf einem Sockel zu befestigen, dessen Gewicht mindestens das 10fache des Gewichtes der Vorrichtung bzw. mindestens 30 kg beträgt.

I.2.3.7. Die vorbeschriebene Prüfung ist in einem schalltoten Raum auszuführen.

I.3. Bauartprüfungen

I.3.1. Die Bauartprüfungen werden an zwei, für jede Bauart vom Hersteller vorzulegenden Muster durchgeführt; diese beiden Muster unterliegen sämtlichen Prüfungen und müssen die technischen Vorschriften dieser Anlage erfüllen.

I.4. Prüfzeichen

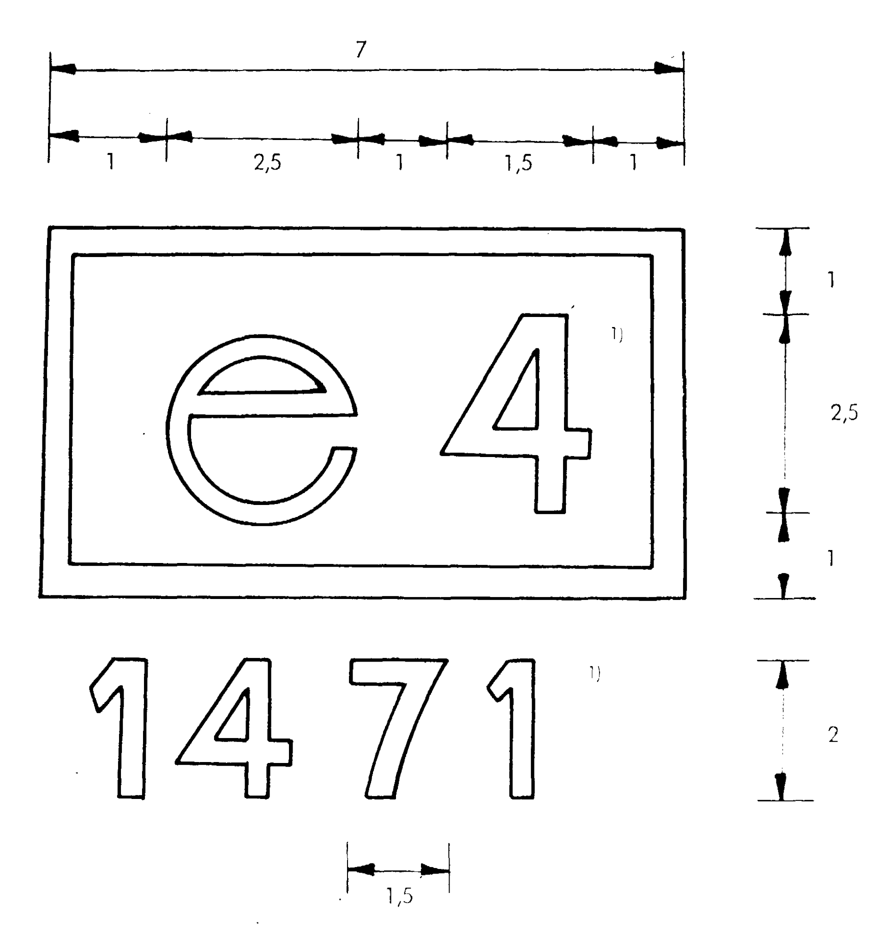
I.4.1. Das Prüfzeichen besteht aus einem Rechteck, in dem sich der Kleinbuchstabe „e", gefolgt von der Kennziffer des Landes, das die Bauartgenehmigung erteilt hat, befindet (1 für die Bundesrepublik Deutschland, 2 für Frankreich, 3 für Italien, 4 für die Niederlande, 6 für Belgien und 12 für Luxemburg), sowie aus einer Bauartgenehmigungsnummer, die dem für die betreffende Bauart ausgestellten Bauartgenehmigungsbogen entspricht. Diese Nummer wird in der Nähe des Rechtecks angeordnet und kann diesem gegenüber eine beliebige Stellung einnehmen (vgl. Bogen 1).

I.4.2. Dieses Prüfzeichen (Kurzzeichen und Nummer ist auf einem wichtigen Bauteil der Vorrichtung für Schallzeichen so anzubringen, daß es nach Anbringung der Vorrichtung an dem Fahrzeug von außen gut erkennbar ist.

I.4.3. Die einzelnen Zeichen müssen lesbar und dauerhaft angebracht sein.

I.4.4. Die Abmessungen des untenstehenden Prüfzeichens sind in Millimetern angegeben; es sind Mindestabmessungen. Die zwischen den Maßangaben bestehenden Proportionen sind einzuhalten.

Die unter dem Prüfzeichen befindliche Nummer ist die des Bauartgenehmigungsbogens; sie ist in der Nähe des Rechtecks anzuordnen und kann diesem gegenüber eine beliebige Stellung einnehmen.



II. Eigenschaften der in einem Fahrzeug eingebauten Vorrichtung für Schallzeichen

II.1. Akustische Prüfung

II.1.1. Die Prüfung der Eigenschaften einer in einem Fahrzeug eingebauten Vorrichtung für Schallzeichen erfolgt bei der Zulassung des Fahrzeugs in folgender Weise:

II.1.1.1. Die Lautstärke der an dem Fahrzeug angebauten Vorrichtung für Schallzeichen wird in einer Entfernung von 7 m vor dem Fahrzeug auf einem freien Platz mit möglichst glatter Oberfläche bei abgestelltem Motor gemessen. Die effektive Spannung muß den Vorschriften unter Punkt I.2.1. entsprechen.

---

[1]) Die auf der Skizze angegebenen Zahlen gelten nur als Hinweis.

II.1.1.2. Die Messungen werden anhand der Bewertungskurve A der CEI-Normen (Commission Electronique Internationale) durchgeführt.

II.1.1.3. Der maximale Schalldruck wird in einem Sektor zwischen 0,5 und 1,5 m Bodenhöhe ermittelt.

II.1.1.4. Der gefundene maximale Wert muß gleich oder größer sein als 93 dB (A), jedoch niedriger als 104 dB (A) sein.

II.2 Elektropneumatische Vorrichtungen für Schallzeichen
Die Zeit, die zwischen dem Augenblick der Betätigung der Vorrichtung für Schallzeichen und der Erreichung des vorgeschriebenen Mindestwertes verstreicht, darf $^2/_{10}$ Sekunde nicht übersteigen.

II.3 Pneumatische Vorrichtungen für Schallzeichen
Vorrichtungen, die ausschließlich pneumatisch arbeiten, müssen unter den vom Hersteller vorgeschriebenen Betriebsbedingungen die gleichen Schalleistungen aufweisen wie elektrisch betriebene Vorrichtungen.

Anhang II
zum Vorschlag einer Richtlinie für die Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Vorrichtungen für Schallzeichen von Kraftfahrzeugen

Bauartgenehmigungsbogen

Name der zuständigen Verwaltung

Angaben über die Bauartgenehmigung bzw. den Entzug der Bauartgenehmigung für eine Vorrichtung für Schallzeichen.

---

e . . . .

. . . .

Bauartgenehmigungsnummer . . . .

1. Herstellerzeichen oder Handelsmarke
2. Kurzzeichen der Bauart
3. Name des Herstellers
4. Anschrift
5. Zur Bauartgenehmigung vorgelegt am . . . . .
6. Prüfstelle
7. Datum und Nummer des Prüfprotokolls
8. Datum der Bauartgenehmigung
9. Datum des Entzugs der Bauartgenehmigung
10. Ort
11. Datum

---

12. Bemerkungen

Unterschrift

Begründung

Im Rahmen des gemeinschaftlichen Betriebserlaubnisverfahrens, das in dem von der Kommission am ....[1]) dem Rat übermittelten Richtlinienvorschlag enthalten ist, gliedert sich eine Reihe von Einzelrichtlinien ein, welche die technischen Vorschriften und Kontrollen festsetzen, denen Kraftfahrzeuge sowie ihre Anhänger genügen müssen, wenn die Betriebserlaubnis beantragt wird.

Die vorliegenden Erläuterungen betreffen:

1. Den Vorschlag einer Richtlinie über gewisse Ausrüstungen und Merkmale von Kraftfahrzeugen:

   a — Rückspiegel
   b — Sichtfeld
   c — Scheibenwischer
   d — Scheibenwascher.

2. Den Vorschlag einer Richtlinie über die Steckvorrichtungen an Kraftfahrzeugen für den Anschluß der Beleuchtungs- und Lichtsignaleinrichtungen des Anhängers.

3. Den Vorschlag einer Richtlinie über die Vorrichtung für Schallzeichen von Kraftfahrzeugen.

1. Gewisse Ausrüstungen und Merkmale von Kraftfahrzeugen und ihren Anhängern (Rückspiegel, Sichtfeld, Scheibenwischer, Scheibenwascher)

Der Geltungsbereich wurde auf alle Klassen von Kraftfahrzeugen mit mindestens vier Rädern ausgedehnt, deren bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit 25 km/h übersteigt (Artikel 1).

Artikel 2 fügt sich in die Alternativlösung der Harmonisierung insofern ein, als darin vorgesehen wird, daß die im Anhang zur Richtlinie festgelegten Gemeinschaftsvorschriften den gleichen Wert besitzen wie die einzelstaatlichen Vorschriften. So ist es zum Beispiel nicht möglich, daß ein Mitgliedstaat die Zulassung eines Fahrzeugs unter dem Vorwand verweigert, daß die von dieser Richtlinie erfaßten Ausrüstungen und Merkmale nicht den nationalen Vorschriften entsprechen, während sie aber die Gemeinschaftsvorschriften erfüllen.

Mit Artikel 3 werden diese Ausrüstungen und Merkmale in das Verfahren für die EWG-Betriebserlaubnis eingegliedert.

Dies ist im wesentlichen der Inhalt dieses Richtlinienvorschlags.

2. Steckvorrichtungen an Kraftfahrzeugen für den Anschluß der Beleuchtungs- und Lichtsignaleinrichtungen des Anhängers.

Dieser Richtlinienvorschlag entspricht im wesentlichen dem vorhergehenden, jedoch mit dem Vorbehalt, daß der Geltungsbereich sich auf Kraftfahrzeuge für die Güterbeförderung und ihre Anhänger begrenzt.

3. Vorrichtung für Schallzeichen

Diese Richtlinie unterscheidet sich von den unter 1 und 2 genannten Richtlinien insoweit, daß sie ebenfalls ein EWG-Bauartgenehmigungsverfahren vorsieht. Die Errichtung eines solchen, den Mitgliedstaaten eigenes Verfahren erweist sich als erforderlich, da im Rahmen der Wirtschaftskommission für Europa gegenwärtig kein Bauartgenehmigungsverfahren vorgesehen ist.

Durch das EWG-Verfahren für die Bauartgenehmigung wird der freie Vertrieb der Vorrichtungen für Schallzeichen innerhalb der EWG begünstigt und andererseits den Mitgliedstaaten untersagt, sich dem Vertrieb dieser Vorrichtungen zu widersetzen, wenn diese den in dem Anhang I zur Richtlinie festgelegten Bau- und Versuchsvorschriften entsprechen und das Prüfzeichen tragen, dessen Muster ebenfalls in Anhang I zu dieser Richtlinie aufgeführt ist (Artikel 4, 5, 6).

In Analogie zur Richtlinie über das Betriebserlaubnisverfahren sieht diese Richtlinie ein System der gegenseitigen Unterrichtung über jede Erteilung oder Verweigerung einer Bauartgenehmigung vor (Artikel 7, 8 § 1 und 2).

Die Richtlinie setzt weiterhin die Maßnahmen fest, die zu treffen sind, wenn eine Vorrichtung für Schallzeichen nicht mit dem genehmigten Typ übereinstimmt; sie schreibt ferner vor, welches Verfahren bei Streitfällen zwischen Mitgliedstaaten bei Beanstandungen bezüglich der Übereinstimmung einzuschlagen ist (Artikel 8 § 3).

[1]) KOM (68) 529 vom 11. Juli 1968